

Uddrag af en tidligere pramkarls beretning:

Pramfarten var omgivet med eventyrets glans, og det skulle være stærke mænd, der skulle holde til pramfartens strabadser. Man kunne blive „Lejesvend“ på en pram og siden stige til „Pramkarl“, men for en pramkarl var det nedværdigende at være lejesvend. Lejesvendens arbejde bestod i at trække prammen op ad åen. Med en trækline om brystet måtte de trække den tungt lastede pram, støttende sig til en tyk stav, der havde en jerntveje på enden for ikke at synke ned i engbunden.

Prammen blev af pramkarlene staget op til Hornbæk Enge, og herfra begyndte lejesvendene at slæbe prammen til Bjerringbro. Herfra til Silkeborg blev heste forspændt prammen.

Når pramfolkene på deres ture besøgte kroerne, blev der gerne spektakler med de andre krosøgende, og befolkningen var bange for de vilde og uregerlige karle. „Jyden han er stærk og sejt“ står der i sangen, og kågfolkene hørte ubestridt til de stærkeste og sejgeste. De sled og de slæbte, tørstede og frøs, og prammen kom til Silkeborg. Tilbage til Randers gled den med strømmen næsten af sig selv.

Men der var besværligheder nok endda. Åens vandstand varierende meget stærkt, og broerne ved Resenbro og Kongensbro var så lave, at man ved højvande ikke kunne passere med tørv, halm eller lignende, der fyldte godt. Så måtte man, når man nåede broen, lasse en del af lasten af, sejle gennem broen og laste den igen på den anden side. Lodsejerne hentede grus og ler i åen, fjernede bevoksninger og lavede vadesteder. Dette forandrede strømmen i åen, og gjorde sejladsen vanskeligere.

I 1850 kom der yderligere fart i pramfarten, idet der i 1845 var oprettet en papirfabrik ved Silkeborg, samt en handelsplads, hvor der allerede 5 år efter boede 500 mennesker, som skulle have deres forsyninger ad vandvejen.

Pramflåden var, da den var størst ca. 1850-1880, på over 200 pramme. Dødsstødet fik pramfarten, da jernbanen fra Langå til Silkeborg åbnede i 1908, også selv om der blev indsat en skovldreven dampbåd som trækraft. Med Tangeværkets dæmning i 1920 blev der sat en „prop“ i åen, og de allersidste pramme måtte hermed lægge op.



Foto: Lokalthistorisk Arkiv i Randers

1 Tørvebryggen i Randers

Trækstien langs Gudenå starter ved turistkontoret i Randers. Byen har siden middelalderen været en stor handelsby. Her boede ejerne af prammene, og her levede lejemandene, medens de ventede på arbejde. Ved Tørvebryggen lå Kåghavnen. Her blev pramdragerne hyret til at trække prammene op ad Gudenå, og her blev der losset tørv, brænde og tegl. Kåghavnen, der nu er opfyldt, har ligget, hvor Randers Turistkontor ligger nu. De gamle pakhuse kan stadig ses bag turistkontoret.

2 Floddeltaet

En stor del af Gudenås floddelta er drænet, men på strækningen mellem Randers og Fladbro kan resterne af deltaet opleves. Her findes sideløb og sumpede områder bevokset med rørskov, pil og vandplanter. Området er et vigtigt ynglested for fugle som sivsanger, nattergal og gøg. I floddeltaet findes der insektarter (slørvinger), som i Danmark kun lever her. Randers Naturskole ligger i et hjørne af Gudenåparken, som er et 28 ha stort sumpområde med et udbygget stisystem.

3 Laksefælden

Brusgårds Produktionshøjskole har i de sidste år udsat laks i



Gudenå og Trækstien mellem Bjerringbro og Tange Sø

Gudenå i et forsøg på at genetablere en bestand af Gudenå-laks. I laksefælden fanges gydemodne laks. Dette sker om efteråret, når laksene vandrer op efter 3-4 år i havet. Laksefælden fungerer som fortidens laksegårde, der var meget udbredt i den nedre del af Gudenå.

4 Fladbro

Ved Nørreås udmunding i Gudenå ligger Fladbro. Fladbro Kro, som ligger ved broen, var oprindeligt fæstegård under Frisenvold Gods. I 1896 købte Randers Kommune kroen med jorder for at etablere en lystskov. Den gamle skovfogedbolig, Skovhuset, er åben i dagtimerne på hverdage. Her kan man spise sin madpakke.

5 Oversvømmelserne

Når åen svulmer op, stiger strømhastigheden, og slam og sand hvirvles op. Åen går over sine bredder og skyller slammet ind over de omliggende enge. Herved renses åen, og engene gødes. Rensningen virker bedst, når åen er slynget, men mange sving er i tidens løb rettet ud.

6 Amtmand Hoppes Bro

Amtmand Hoppes Bro er bygget i 1905. Broen er Danmarks ældste jernbetonbro. En ny billbro blev bygget i 1962. Den

gamle bro fungerer i dag bl. a. som gangbro over åen.

7 Langå Egeskov og jernbanebroerne

Langå Egeskov er en rest af den fælles udmark til Langå. Skoven giver et godt billede af, hvordan skove så ud for 200 år siden (speciel folder). På den anden side af åen ligger hovedgården Løjstrup med en enestående beliggenhed på det gamle fredede voldsted fra middelalderen med voldgrave som grænser tæt til Gudenå.

Langå er præget af beliggenheden ved Gudenå og af sin status som jernbaneknudepunkt. Den gamle rustrøde jernbanebro, som Trækstien går over, er bevaringsværdig som et monument over jernbanens pionertid og pramfartens endeligt. Ved siden

af – med de tre smukke buer – ligger jernbanebroen i beton. Den erstatter den bro, som blev sprængt under besættelsen.

8 Ulstrup

Ulstrup er en typisk stationsby opstået omkring den vigtige broforbindelse over Gudenå. På nordsiden af åen ligger Ulstrup Slot, hvis hovedbygning er opført i 1600-tallet. Der er ikke offentlig adgang.

9 Busbjerg

Med en højde på 92 m virker Busbjerg imponerende i Gudenådalen. Geologisk set betragtes Busbjerg som en „falsk“ bakke dannet ved, at isen har bortroderet det omgivende landskab. Udsigten fra det fredede bakkeparti er storslået, og

der er adgang via en sti fra rastestpladsen ved Gudenå.

10 Bjerringbro

Byen er opstået omkring Bjerring Mølle, hvor mølleren i 1838 opførte den første bro – „Bjerring Bro“. Ved Bjerringbro blev strømmen i åen så kraftig, at lejemændene måtte skiftes ud med heste.

11 Tangeværket og Elmuseet

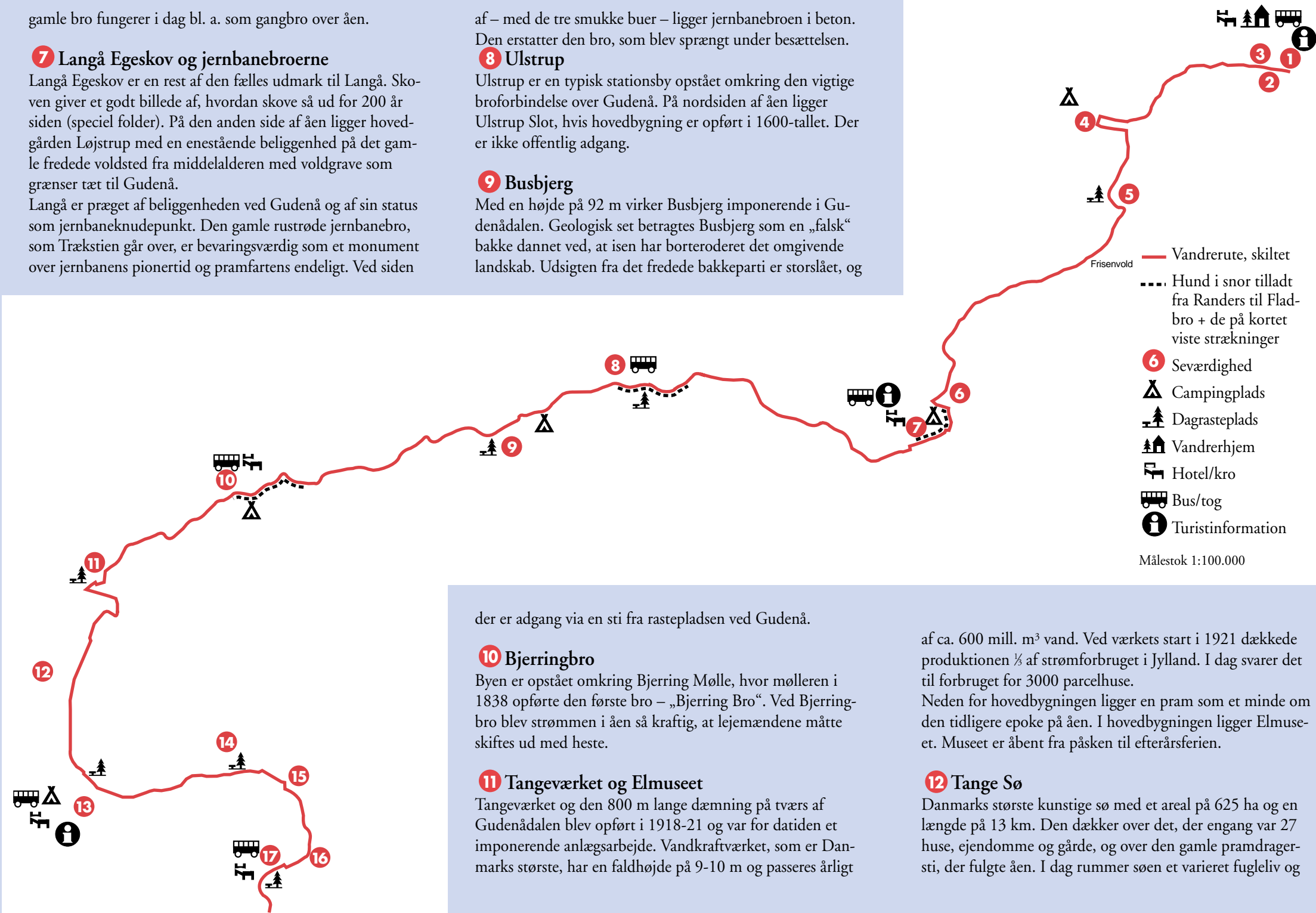
Tangeværket og den 800 m lange dæmning på tværs af Gudenådalen blev opført i 1918-21 og var for datiden et imponerende anlægsarbejde. Vandkraftværket, som er Danmarks største, har en faldhøjde på 9-10 m og passeres årligt

af ca. 600 mill. m³ vand. Ved værkets start i 1921 dækkede produktionen 1/3 af strømforbruget i Jylland. I dag svarer det til forbruget for 3000 parcelhuse.

Neden for hovedbygningen ligger en pram som et minde om den tidligere epoke på åen. I hovedbygningen ligger Elmuseet. Museet er åbent fra påsken til efterårsferien.

12 Tange Sø

Danmarks største kunstige sø med et areal på 625 ha og en længde på 13 km. Den dækker over det, der engang var 27 huse, ejendomme og gårde, og over den gamle pramdragersti, der fulgte åen. I dag rummer søen et varieret fugleliv og





er et værdifuldt rekreativt element i landskabet.

13 Ans

På modsatte side af søen ligger Ans med sit karakteristiske løgkuplede kirkespir. Ans Kro var et af rastestederne for pramdragerne i deres storhedstid mellem 1850 og 1880.

14 Ormstrupskovene

Ormstrup har gennem tiderne ført en omskiftelig tilværelse. Således hed hovedgården i over to hundrede år Frisholt. Turen gennem Ormstrupskovene veksler mellem gammel egeskov, enge og nåleskov. Skoven har bl.a. en fast kronvildtbestand.

15 Borre Å

Her, hvor Borre Å løber ud i Tange Sø, lå – i følge sagn – en røverborg kaldet Ilenborg. Borgens placering var ikke tilfældig. Som andre borge langs Gudenå gjaldt det om at kontrollere sejladsen. I dag, hvor Borre Å snor sig gennem Borre Skov, er her mere fredeligt.

16 Gjelå

Gangbroen over Gjelå hviler på fundamenter, som formentlig stammer fra den gamle pramdragersti. Nogle hundrede meter før Gjelå forsvinder den gamle pramdragersti under Tange Sø.

17 Kongensbro

Ved Kongensbro skiftede den gamle pramdragersti fra venstre til højre bred. Det fortælles, at Kong Frederik d. 3. i sin tid beordrede broen bygget, da han væltede i vadestedet. Hvor Trækstien og hovedvejen krydser hinanden, ligger Kongensbro Kro, som et vigtigt rastested for rejsende både til lands og til vands.

18 Æ swot mand

Når åen svinger, skulle man undgå, at prammene stødte på bredden. Man satte så en solid stolpe med en rulle på. Udenom den lagde pramfolkene tovet og fik derved kågen rundt i svinget uden at ramme land. For ikke at rådne blev den tjæret godt, og kaldes derfor „æ swot mand“. Den sidste af disse står umiddelbart opstrøms Alling Å. Træet er skiftet, men beslagene er originale.



19 Stenkister

Trækstien er bedre bygget end mange gamle landeveje. Hvor stien krydser grøfter og bække, har man kløvet kampesten og bygget små broer – stenkister. Sten holder „evigt“, og på strækningen til Silkeborg er der ca. 50 bevarede stenkister.

20 Tvilum Kirke

Tvilum Kirke er de sidste rester af et Augustinerkloster. Den bærer tydelige mærker af ombygning med flere gamle stenrelieffer. På kirkegårdsdiget kan man desuden finde klosterets gamle lægeurter som kongelys og katost.

21 Svostrup Kro

Kroen er en velbevaret firlænget gård. Den hørte til de meget søgte pramdragerkroer. Ved kroen er der bro og mulighed for at lave afstikkere til hedeområdet ved Store Trolldhøj. Herfra er der udsigt over dalene med Gjern Å, Gudenå og Sminge Sø.

22 Sminge Sø

Hvor Gjern Å støder til Gudenå ligger Sminge Sø. Den er omkranset af rørskov og har et rigt fugleliv med bl.a. lappe-dykkere, ænder og Isfugl.

23 Silkeborg

Her ender Trækstien. I Silkeborg har der i århundreder ligget en hovedgård og en vandmølle, men i 1846 blev der oprettet en handelsplads og samtidigt anlagde brødrene Drewsen Papirfabrikken. Råvarer til fabrikken blev transporteret med prammene op ad åen og de færdige produkter samt tømmer og brænde fra skovene ned ad åen. I dag er byen en driftigt

Trækstiens tilstand

Trækstien er en natursti – egentlig blot en ret til at færdes, og dens kvalitet er derefter. På delstrækninger kan stien være våd eller endog i vinterhalvåret oversvømmet. Der er heller ikke broer over alle grøfter. Urtevegetationen slås flere gange, men i perioder er den høj. Oplevelsen af at færdes her ligner den lejemandene fik, så vær forberedt på sumpe, nælder, grøfter og hegn. Du kan læse mere om stiens aktuelle tilstand på internettet: <http://www.vibamt.dk/mt/træksti.html>.

handels- og industriby med gode jernbane- og vejforbindelser til hele Jylland.

Ordensregler for færdsel på Trækstien

Fladbro-Kongensbro

- Stien er åben for færdsel til fods fra kl. 7 til solnedgang.
- Færdsel sker på eget ansvar.
- Hunde må ikke medtages, bortset fra de i signaturforklaringen og på kortet anviste strækninger. -----
- Ridning, cykling og knallertkørsel er ikke tilladt.
- Færdsel uden for stien er kun tilladt med ejernes tilladelse.
- Stien er normalt ikke lukket, når der er jagt. Ejerne har dog på visse strækninger ret til at lukke stien i forbindelse med jagt. Dette vil være bekendtgjort ved skiltning, hvor stien krydser offentlig vej, samt hvor det ellers skønnes nødvendigt.
- Med mindre ejeren bestemmer andet, er det ikke tilladt at gøre ophold på stien i længere tid.
- Der findes normalt ikke løse tyre i indhegninger, som stien går igennem. Hvor det undtagelsesvist er tilfældet, vil der være skiltet med „Tyr i indhegningen“.
- Aktiviteter med mere end 50 deltagere kræver en forudgående tilladelse fra Fredningsnævnet og kan kun tillades i perioden 15. juli til 1. september.
- Tobaksrygning er ikke tilladt i tiden 1.marts – 31. oktober.
- Henkastning af affald samt brug af åben ild – herunder bål-tænding – er ikke tilladt.
- Fra Randers til Frisenvold er fiskeri frit. Herfra og opstrøms kun med ejernes tilladelse.

Randers-Fladbro og Kongensbro-Silkeborg

Stien er offentlig ejet. Her gælder Naturbeskyttelseslovens alm. regler, bl.a. at hund i snor er tilladt.

Ruten er afmærket med dette skilt.



Ved hensynsfuld færden er du med til at værne naturen til glæde for dig selv og andre. Efterlad kun fodspor. God tur!

Revideret og udgivet i 1998 af:

Skov- og Naturstyrelsen, Silkeborg Statsskovdistrikt, tel. 86 82 08 44

Viborg Amt, Miljø og Teknik, tel. 87 27 17 00

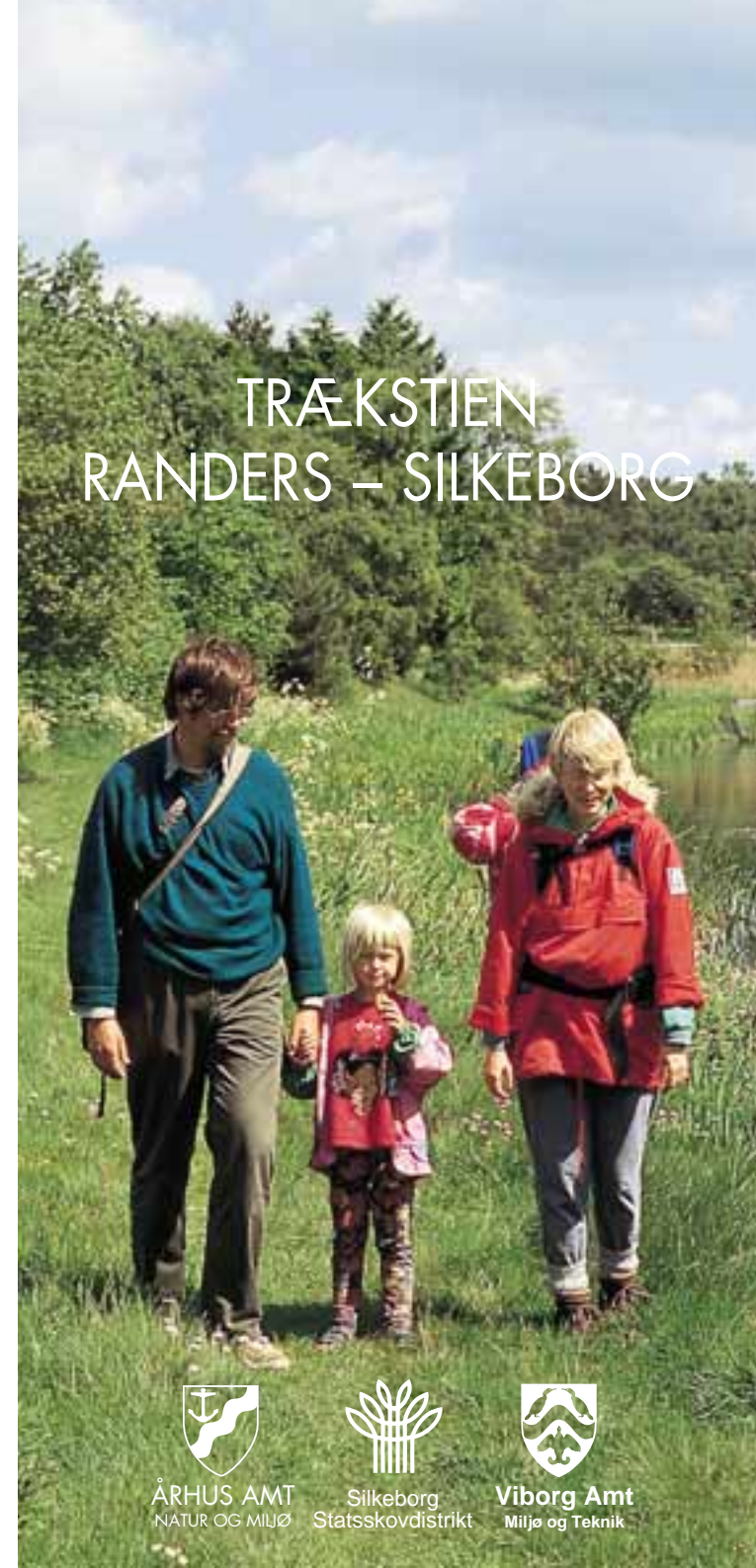
Århus Amt, Natur og Miljø, tel. 89 44 66 66

Forsidefoto: Gunnar Høj Christensen

Kort: Grundmateriale: © Kort- og Matrikelstyrelsen

Tryk: Århus Amts Trykkeri

TRÆKSTIEN RANDERS – SILKEBORG



ÅRHUS AMT
NATUR OG MILJØ



Silkeborg
Statsskovdistrikt



Viborg Amt
Miljø og Teknik